WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met het verlengen van de overgangsregeling bedrijfsauto's met emissieklasse 6 in nul-emissiezones [KetenID WGK 029146]

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum] , nr. IenW/BSK- .... , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr.);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum], nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In artikel 86e, vierde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt "2027" vervangen door "2028".

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2027.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit betreft een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990). In het RVV 1990 was geregeld dat bedrijfsauto's met emissieklasse 6 en een datum van eerste toelating (hierna: DET) van vóór 2025, tot en met 31 december 2027 toegang hebben tot nul-emissiezones (ook wel zero-emissiezones of ZE-zones genoemd). Op 14 maart 2025 is in de ministerraad besloten dat deze overgangsregeling een jaar wordt verlengd, tot 1 januari 2029.[1] Via onderhavige wijziging van het RVV 1990 wordt dit kabinetsbesluit geformaliseerd.

2. Hoofdlijnen van het besluit

Voertuigeigenaren met een emissieklasse 6 bedrijfsauto en een DET van vóór 2025 krijgen met dit besluit een jaar langer toegang tot de nul-emissiezones en daarmee langer de tijd om zich aan te passen aan de toegangsregels.[2] De overgangstermijn voor deze groep wordt verlengd tot en met 31 december 2028.

2.1 Overgangsregelingen nul-emissiezones

In 2019 is in het Klimaatakkoord afgesproken om vanaf 1 januari 2025 nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's in te voeren om daarmee vanaf 2030 jaarlijks 1 Mton CO_2 te reduceren. Met een wijziging van het RVV 1990 in 2019 is de nul-emissiezone geïntroduceerd, waarmee door het bevoegd gezag vanaf 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's kan worden ingesteld (Stb. 2019, 398). Het invoeren van een nul-emissiezone en de handhaving daarvan zijn een gemeentelijke bevoegdheid en verantwoordelijkheid. In 2021 is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' (hierna: UAS) getekend[3] door 33 partijen, waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW), gemeenten en ondernemings-, branche- en belangenorganisaties. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over de invoering van de nul-emissiezones. Bij deze afspraken is als uitgangspunt genomen dat alle nieuwe bedrijfs- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet uitstootvrij aan de uitlaat moeten zijn om de zones in te mogen. Voor bestaande voertuigen (DET <2025) zijn overgangsregelingen opgesteld, waardoor ondernemers een realistische afschrijvingstermijn kunnen hanteren en de oudste en meest vervuilende voertuigen als eerste worden geweerd. In artikel 86e, derde tot en met vijfde lid, van het RVV 1990 zijn deze overgangsregelingen nader vormgegeven. Voor bedrijfsauto's geldt dat voertuigen met emissieklasse 4 of lager sinds 1 januari 2025 geen toegang meer hebben tot de nul-emissiezones. Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 toegang. Voor bedrijfsauto's met emissieklasse 6 is een overgangsregeling vastgesteld die nu nog loopt tot en met 31 december 2027.

[1] Besluitenlijst ministerraad 14 maart 2025, kenmerk 4446011.
[2] Ten behoeve van de leesbaarheid wordt in de rest van deze toelichting niet telkens toegevoegd 'met een DET van vóór 2025'. Het gaat echter overal om bedrijfsauto's met emissieklasse 6 en een DET van vóór 2025. Bedrijfsauto's die na 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten uitstootvrij zijn om de nul-emissiezones in te mogen.
[3] Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS), 9 februari 2021 https://open.overheid.nl/documenten/ronl-5418a5d4-7b82-481d-a901-594128709363/pdf

2.2 Verlenging van de overgangsregeling voor bedrijfsauto's met emissieklasse 6

In aanloop naar de invoering van de nul-emissiezones per 1 januari 2025 ontstonden zorgen over de haalbaarheid en wenselijkheid van deze ingangsdatum. Op 22 oktober 2024 heeft de Tweede Kamer de motie-Veltman aangenomen en de regering verzocht om "*met een plan te komen hoe invulling kan worden gegeven aan een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones voor ondernemers tot 2029".*[4]

Begin 2025 hebben meerdere bestuurlijke overleggen plaatsgevonden tussen het ministerie, wethouders van gemeenten met (voornemens voor) een nul-emissiezone en bestuurders van branche- en belangenorganisaties. In deze gesprekken is een balans gezocht tussen de wens van de Tweede Kamer om voertuigeigenaren meer tijd te geven zich aan te passen aan de zones, en de staande afspraken om stadslogistiek te verduurzamen. Hieruit volgde een afsprakenpakket dat alle betrokken partijen konden onderschrijven. Onderdeel van dit afsprakenpakket is het besluit om de overgangsregeling voor bedrijfsauto's met emissieklasse 6 met een jaar te verlengen, tot en met 31 december 2028. Op 14 maart 2025 is door de ministerraad ingestemd met deze verlenging en diezelfde dag is dit gecommuniceerd aan de Tweede Kamer.[5] Op 2 april 2025 is dit besluit tevens opgenomen in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (hierna: UAZ),[6] het convenant dat als opvolger van de UAS dient.

3. Gevolgen verlenging overgangsregeling

3.1 Meer voorbereidingstijd voor aanpassing aan nul-emissiezones

3.1.1 Doelbereik

Met onderhavig besluit krijgen voertuigeigenaren van een bedrijfsauto met emissieklasse 6 één jaar langer tijd om zich aan te passen aan de nul-emissiezones. Het gaat om de grootste en minst vervuilende groep bedrijfsauto's. Op 31 december 2025 waren er 621.025 bedrijfsauto's met emissieklasse 6 in Nederland.[7] De ruime meerderheid van deze groep komt echter niet of slechts sporadisch in de nul-emissiezones. Op basis van huidige inzichten uit de monitoring rondom nul-emissiezones is de inschatting dat 50.000 tot 80.000 bedrijfsauto's met emissieklasse 6 tijdelijk worden 'ontzien' door het verlengen van deze overgangsregeling.[8] Deze groep zal een jaar langer doorrijden met hun huidige voertuig.

Door de overgangsregeling voor bedrijfsauto's met een emissieklasse 6 met een jaar te verlengen, kan deze grote groep op een voor hen haalbaar en betaalbaar moment de overstap maken. Voertuigeigenaren die minder dan twaalf keer per jaar een nul-emissiezone binnenrijden, hoeven gedurende dit extra jaar geen beroep te doen op dagontheffingen. Dit bespaart hen tijd en legeskosten. Voor ondernemers die een beroep moeten doen op langdurige ontheffingen, betekent dit dat zij dit een jaar kunnen uitstellen of dat een ontheffing een jaar later helemaal niet meer nodig is. Het draagvlak voor de nul-emissiezones wordt naar verwachting groter, omdat er meer vertrouwen is dat de transitie in een realistisch tempo plaatsvindt én omdat dat de overheid vasthoudt aan reeds gecommuniceerde overgangstermijnen.

[4] Kamerstukken II 2024/25, 36600-XII, nr. 37.
[5] Kamerstukken II 2024/25, 30175, nr. 471.
[6] Uitvoeringsagenda Zero-Emissiezones (UAZ), 2025, Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones - Op weg met zero-emissiezones | Rapport | Rijksoverheid.nl.
[7] Dashboard Elektrisch Vervoer - Aantal lichte bedrijfsvoertuigen in het wagenpark, www.duurzamemobiliteit.databank.nl.
[8] Interne analyse van Haskoning & Buck Consultants International, 2026.

3.1.2 Betaalbaarheid
Ten aanzien van betaalbaarheid laat onderzoek zien dat elektrische bedrijfsauto's voor veel voertuigeigenaren betaalbaar zijn.[9] Tegelijkertijd heeft de tweehandsmarkt nog tijd nodig heeft om zich verder te ontwikkelen. Ondernemers die vanwege bedrijfseconomische omstandigheden nog niet mee kunnen komen in de transitie, kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Het is echter niet wenselijk om een te grote groep afhankelijk te laten worden van een ontheffing. Door bedrijfsauto's met emissieklasse 6 een jaar langer toegang tot nul-emissiezones te geven, kunnen zij hun bestaande voertuig over een langere periode afschrijven, wordt de markt voor ZE-bedrijfsauto's competitiever en heeft de tweedehandsmarkt een jaar langer de tijd om zich verder te ontwikkelen.

De gemiddelde aanschafprijs van een nieuwe ZE-bedrijfsauto is 5.000 tot 10.000 euro lager dan van een dieselvariant, als gevolg van de afschaffing van de BPM-vrijstelling voor dieselvarianten en dalende prijzen van elektrische voertuigen.[10] Omdat ZE-voertuigen lagere brandstof- en onderhoudskosten per kilometer hebben, is het voordeel op basis van de *total costs of ownership* (TCO) nog groter. Mede hierdoor bestaat circa 78% van de nieuwverkoop aan lichte bedrijfsvoertuigen in 2026 uit elektrische voertuigen.[11] De verlenging van de overgangsregeling zal naar verwachting de prijzen verder doen dalen.

De tweedehandsmarkt voor elektrische bedrijfsauto's zit nu in de *early adapter phase*, maar wordt de komende jaren (richting 2030) snel volwassen.[12] De Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) heeft tussen 2021 en 2024 circa 29.000 elektrische bedrijfsauto's gesubsidieerd. Bij het aflopen van deze regeling in 2025 waren er circa 45.000 elektrische bedrijfsauto's in Nederland. De verwachting is dat veel van die voertuigen binnen drie tot vijf jaar de tweedehandsmarkt zullen betreden.[13] In 2028 zal dit voor een groot deel van deze vloot het geval zijn. Sinds 2025 bestaat de overgrote meerderheid van de nieuwe bedrijfsauto's uit zero-emissievoertuigen, die de komende jaren ook op de tweedehandsmarkt terecht zullen komen. In lijn hiermee zien de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en Revnext een geleidelijke verschuiving van diesel richting ZE in de occasionmarkt. Vanaf bouwjaar 2022 omvatten ZE-voertuigen een steeds groter aandeel in de aangeboden occasions. Waar dit in 2021 nog ruim 2% bedroeg, is dit in 2024 opgelopen tot bijna 9%.[14] Deze scherpe stijging laat zien hoe snel de markt zich ontwikkelt, en dat één jaar verlenging van de overgangsregeling een aanzienlijk verschil kan maken.

3.1.3 Laadinfrastructuur
Laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor de overstap naar elektrisch vervoer. Het trendrapport Lichte bedrijfsvoertuigen laat zien dat de groei van het aantal laadpunten gelijk op gaat met de instroom van ZE-voertuigen.[15] Per stekkervoertuig in Nederland is

[9] Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, RVO & Revnext, 2025, https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/trendrapport-lichte-bedrijfsvoertuigen.
[10] Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, RVO & Revnext, 2025, https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/trendrapport-lichte-bedrijfsvoertuigen.
[11] RVO, 2026, Elektrisch vervoer - Lichte bedrijfsvoertuigen - Nederland
[12] Haskoning & Buck Consultants International, 2025, Actualisatie landelijke effecten zero-emissiezones stadslogistiek.
[13] Evaluatie Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA). Decisio, 2025.
[14] Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, RVO & Revnext, 2025, https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/trendrapport-lichte-bedrijfsvoertuigen.
[15] Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, RVO & Revnext, 2025, https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/trendrapport-lichte-bedrijfsvoertuigen.

er ongeveer één laadpunt. Ook in gemeenten met een (voorgenomen) nul-emissiezone zien we ongeveer één laadpaal per stekkervoertuig.[16] De huidige publieke laadinfrastructuur in en rondom de nul-emissiezones is ruimschoots toereikend voor de huidige vloot aan elektrische voertuigen en voor de verwachte ingroei bij het aflopen van de overgangsregeling voor bedrijfsauto's met emissieklasse 5 per 1 januari 2027.[17] Tegelijkertijd vraagt de toenemende instroom van elektrische voertuigen in de komende jaren om blijvende aandacht voor de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur, ook in relatie tot netcongestie. Samen met partners van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de UAZ wordt de ontwikkeling van laadinfrastructuur nauw gemonitord.

Volgens de Outlook Mobiliteit van Elaad[18] wordt ongeveer 64% van de elektriciteitsvraag voor bedrijfsauto's ingevuld met laden op bedrijventerreinen. Circa 4% laadt onderweg en 32% in woonwijken (thuis en op publieke laadpunten). Elaad voorziet geen tekort aan laadcapaciteit op de korte en middellange termijn voor publiek laden, ondanks het afkondigen van het prioriteringskader. Er is genoeg vrije capaciteit en met mitigerende maatregelen zoals slim laden is voldoende aanvullende capaciteit te realiseren. Voor depotladen suggereert de Outlook Mobiliteit wel een tekort, maar dit neemt af in de tijd en is vooral een knelpunt voor het opladen van vrachtauto's. Doordat het capaciteitstekort voor depotladen met de tijd afneemt, zal verlenging van de overgangsregeling ervoor zorgen dat minder ondernemers een beroep hoeven te doen op de ontheffing wegens netcongestie.

Ondernemers komen in aanmerking voor een ontheffing wegens netcongestie, wanneer zij de overstap naar emissieloos niet kunnen maken vanwege onvoldoende laadvermogen op hun bedrijfslocatie, vanwege een structureel tekort aan transportcapaciteit voor afname van elektriciteit. Het is echter niet wenselijk om een te grote groep voertuigeigenaren afhankelijk te laten worden van deze ontheffing. Door bedrijfsauto's met emissieklasse 6 een jaar langer toegang tot nul-emissiezones te geven, is er ook een jaar langer om oplossingen en mitigerende maatregelen voor netcongestie te realiseren, zoals alternatieve contractvormen of batterij-opslag.

3.2 Klimaat- en milieueffecten

Bedrijfsauto's met emissieklasse 6 mogen een jaar langer in de nul-emissiezones rijden, tot en met 31 december 2028 in plaats van 2027. Doordat deze voertuigen pas later worden geweerd, valt te verwachten dat er minder emissiereductie wordt behaald ten behoeve van klimaat en schone lucht. De nul-emissiezone is echter niet de enige factor die bijdraagt aan verduurzaming van stadslogistiek. Financiële prikkels zorgen voor een steeds positiever kostenplaatje voor elektrische bedrijfsauto's. Bovendien worden de technische specificaties van de voertuigen steeds beter, zoals de actieradius. Er zullen dus ook ondernemers zijn die al eerder verduurzamen, ongeacht de nul-emissiezones. Hoe groot deze groep is, is onder andere afhankelijk van geopolitieke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. De doelen in het Klimaatakkoord zijn bovendien geformuleerd voor 2030. Tot die tijd geldt er een ingroeipad, waarbij stapsgewijs wordt toegewerkt naar uitstootvrije stadslogistiek. Dit besluit beïnvloedt niet voor welke voertuigen de nul-emissiezones uiteindelijk gelden, maar enkel het tijdspad van één overgangsregeling in het ingroeipad.

[16] Dashboard Laadinfrastructuur, RVO, 2026, Laadinfrastructuur - Stekkervoertuigen per laadpunt voor licht vervoer - Nederland.
[17] Interne analyse van NAL/RVO. Zie ook de achtste monitoringsbrief zero-emissiezones.
[18] Outlook Mobiliteit, Elaad, 2026.

Haskoning & Buck Consultants (2025) hebben berekend wat de maatschappelijke kosten en baten van de nul-emissiezones in 2030 zijn.[19] Zij concluderen dat de nul-emissiezones in 2030 naar verwachting zorgen voor een emissiereductie van 0,55 Mton CO_2, 977 ton NO_x, 15,1 ton fijnstof en 7,8 ton roet. Daarmee liggen de maatschappelijke baten 4,4 keer hoger dan de maatschappelijke kosten. De doelstelling uit het klimaatakkoord (1,0 Mton CO_2) wordt echter nog niet gehaald. De twee belangrijkste oorzaken hiervan zijn dat er relatief weinig nul-emissiezones zijn/worden ingevoerd, en dat de meeste zones relatief klein zijn. Het wel of niet aanpassen van de overgangsregeling heeft geen invloed op deze resultaten, omdat 2030 het richtjaar is.

3.3 Financiële gevolgen
Deze wijziging heeft geen financiële gevolgen voor het Rijk en voor decentrale overheden. De bestaande handhavingssystemen en camera's blijven in stand. Ondernemers die nog niet mee kunnen komen in de transitie hoeven in 2028 geen ontheffing aan te vragen, wat voor hen kostenbesparend is. Het Centraal Loket van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) zal voor een jaar minder ontheffingsaanvragen ontvangen, waardoor dat jaar zowel de kosten als de geïnde leges zullen afnemen. Per saldo zijn er daarmee dus geen financiële gevolgen voor het Centraal Loket.

4. Uitvoering, toezicht en handhaving

Gemeenten gaan over de invoering en handhaving van de nul-emissiezones. In alle nul-emissiezones gelden dezelfde toegangsregels, zoals vastgelegd in het RVV 1990. Onderhavige wijziging beïnvloedt dus de toegangsregels in alle bestaande en nog in te voeren nul-emissiezones. Handhaving gebeurt in de meeste gevallen automatisch, op basis van ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition).* Deze camera's zijn gekoppeld aan RDW-data, waar voertuigkenmerken waaronder de emissieklasse en de DET aan het kenteken staan gekoppeld. De handhavingssystemen worden nu al gebruikt in de handhaving, waarbij op basis van voertuigkenmerken wordt bepaald welke voertuigen in overtreding zijn. Er wijzigt dus niets in de manier van uitvoering, toezicht en handhaving van de nul-emissiezones.

5. Advies, internetconsultatie en voorhang

5.1 Internetconsultatie

In de periode van 18 juni tot en met 13 augustus 2026 is voor dit besluit een internetconsultatie uitgevoerd. Er zijn in totaal 20 reacties ingediend, waarvan 55% door bedrijven of branchepartijen, 25% door lokale overheden en 20% door particulieren. Op de site www.internetconsultatie.nl worden de ontvangen reacties openbaar gemaakt indien degene die een reactie heeft gegeven daarvoor toestemming heeft gegeven. Op de genoemde site wordt ook een kort verslag geplaatst waarin op hoofdlijnen de resultaten van de internetconsultatie zijn vermeld en de belangrijkste veranderingen in het voorstel of de toelichting naar aanleiding van de ontvangen reacties.

Uit de internetconsultatie blijkt dat er brede steun is voor dit besluit. Indieners bevestigen dat dit besluit voortvloeit uit bestuurlijke afspraken tussen Rijksoverheid, gemeenten en het bedrijfsleven. Zij benadrukken het belang van consequente uitvoering van deze afspraken, ten behoeve van consistent overheidsbeleid en

[19] Actualisatie landelijke effecten zero-emissiezones stadslogistiek, Integraal beeld van maatschappelijke kosten en baten invoering zero-emissiezones stadslogistiek in 30 gemeentes in Nederland, SPES, Haskoning en Buck Consultants International, 14 oktober 2025, www.opwegnaarzes.nl.

investeringszekerheid voor ondernemers. Gemeente Den Haag wijkt af van dit algemene beeld. De gemeente Den Haag stelt voor om de overgangsregeling niet tot 2029, maar tot 2035 te verlengen, in lijn met het voornemen uit hun coalitieakkoord.[20] De drie belangrijkste thema's die naar voren komen in de consultatie zijn (1) consistent overheidsbeleid, (2) randvoorwaarden voor de transitie op orde en (3) klimaatmitigatie en luchtkwaliteit.
Consistent overheidsbeleid is zeer belangrijk voor een betrouwbare overheid en voor investeringszekerheid. De uitwerking van deze RVV-wijziging is de meest passende manier om recht te doen aan bestuurlijke afspraken en eerdere communicatie richting voertuigeigenaren ten aanzien van de wijziging in de overgangstermijn voor deze doelgroep. De randvoorwaarden van de transitie moeten op orde moeten zijn en de verlenging tot en met 31 december 2028 creëert hier meer zekerheid voor. Dit besluit zorgt ervoor dat meer ondernemers op een voor hen haalbaar en betaalbaar moment kunnen overstappen. Daarnaast bestaat er een vangnet aan ontheffingen voor voertuigeigenaren die nog niet mee kunnen in de transitie. Tot slot zijn klimaatmitigatie en luchtkwaliteit belangrijk. Dit besluit beïnvloedt niet voor welke voertuigen de nul-emissiezones uiteindelijk gelden, maar enkel het tijdspad van één overgangsregeling in het ingroeipad. Vanaf 2029 hebben bedrijfsauto's met emissieklasse 6 ook geen toegang meer tot de zones. De doelen voor 2030 blijven overeind.

Tot slot roepen de gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Utrecht het ministerie op om, naast de voorliggende wijziging, aanvullende wijzigingen door te voeren in het RVV 1990. Dit is nodig om in 2030 aan Europese, nationale en lokale klimaat- en luchtkwaliteitseisen te kunnen voldoen. Het ministerie neemt kennis van deze oproep en zal hierover in overleg treden met deze en andere partijen.

5.2 Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

Op 19 augustus 2026 heeft het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) een advies uitgebracht op het ontwerpbesluit. ATR is tot het volgende dictum gekomen: "niet indienen / vaststellen tenzij met de adviespunten rekening wordt gehouden". Het ATR onderkent dat het voorstel kan leiden tot substantiële verlaging van de regeldruk, maar merkt op dat onvoldoende duidelijk is *in welke mate* het voorstel belemmeringen voor ondernemers wegneemt om de stap naar elektrisch vervoer te zetten. Het ATR geeft daarbij aan dat het dictum geen oordeel vormt over de wenselijkheid van het voorstel, maar het tot uitdrukking brengt dat de kwaliteit van de onderbouwing van het voorstel verbetering behoeft.

Daarbij formuleert de ATR de volgende vier adviespunten:
- Het college adviseert de probleemanalyse aan te vullen en een gerichte inschatting van het doelbereik op te nemen in de toelichting bij het voorstel.
- Het college adviseert om inzichtelijk te maken welke mogelijk minder belastende alternatieven zijn overwogen en waarom deze niet zijn gekozen, en daarbij in ieder geval aandacht te besteden aan een langere overgangstermijn (van bijvoorbeeld twee jaar).
- Het college adviseert de onnodige indieningsvereisten bij ontheffingsaanvragen voor toegang tot een zero-emissiezone (waaronder het kopie kentekenbewijs en het inschrijvingsbewijs Kamer van Koophandel) te schrappen.
- Het college adviseert de regeldrukvermindering kwantitatief te beschrijven in de toelichting, conform de Rijksbrede methodiek.

Hieronder wordt puntsgewijs gereageerd op de adviespunten.

[20] Coalitieakkoord 'Voor Den Haag, met Den Haag', van Hart voor den haag, VVD, CDA en Denk.

Aanvullen probleemanalyse en opnemen inschatting doelbereik
Naar aanleiding van dit advies van het ATR is hoofdstuk 3.1 van de toelichting aangevuld met meer kwantitatieve onderbouwing, zoals een cijfermatige inschatting van het doelbereik.

Inzichtelijk maken welke alternatieven zijn overwogen
Onderhavige wijziging is onderdeel van een afsprakenpakket dat volgt uit bestuurlijke afspraken die begin 2025 zijn gemaakt. Aanleiding voor deze afspraken was onder andere de aangenomen motie Veltman, die opriep tot een landelijk gestandaardiseerde uitzondering tot 2029. Om recht te doen aan de motie en om de doelen voor milieu- en klimaat in het oog te houden kwam het verlengen van de overgangsregeling voor bedrijfsauto's met emissieklasse 6 als meest toepasselijke instrument naar voren. Alle partijen hebben aangegeven dat zij zich aan deze afspraken konden committeren.

Binnen de regelgeving voor nul-emissiezones bestaan namelijk drie manieren om uitzonderingen op de toegangsregels te maken: via overgangsregelingen, vrijstellingen of ontheffingen. Het toepassen van de overgangsregeling is het meest passende alternatief, omdat deze generiek in het RVV 1990 wordt geregeld. Overgangsregelingen vallen onder de bevoegdheid van het Rijk en gelden in alle nul-emissiezones op dezelfde wijze. Het is ook hét instrument dat bedoeld is om een brede doelgroep te bedienen. De beoogde groep behoudt automatisch langer toegang tot de ZE-zones. Bovendien geldt de overgangsregeling voor alle ondernemers met een bedrijfsauto met emissieklasse 6, ongeacht individuele omstandigheden of voertuigkenmerken.

Vrijstellingen en ontheffingen zijn geen geschikt alternatief bevonden. Vrijstellingen zijn eveneens generiek en worden via het RVV 1990 geregeld, maar die zijn bedoeld om specifieke groepen uit te zonderen op basis van voertuigkenmerken zoals carrosseriecode. Hier gaat het bijvoorbeeld om bijzondere voertuigen, zoals betonpompen of kraanwagens. Een vrijstelling heeft daarmee slechts betrekking op een klein deel van de voertuigeigenaren en doet geen recht aan de motie. Ontheffingen zijn in de basis een gemeentelijke bevoegdheid en zijn bedoeld om voor individuele kentekens een uitzondering te maken vanwege individuele omstandigheden. Dit kan bijvoorbeeld wanneer zich problemen voordoen die specifiek betrekking hebben op het voertuig of de voertuigeigenaar, zoals bedrijfseconomische omstandigheden. Bovendien vallen ontheffingen onder de gemeentelijke bevoegdheid en worden ze daarmee minder generiek toegepast dan een overgangsregeling en vrijstelling.

Schrappen onnodige indieningsvereisten bij ontheffingsaanvragen
Ontheffingen voor nul-emissiezones vallen onder de bevoegdheid van gemeenten. Gemeenten hebben de RDW gemandateerd om namens hen ontheffingen te verlenen via het Centraal Loket. IenW zal dit adviespunt meegeven aan gemeenten en aan de RDW, maar is niet bevoegd om dit zelf te wijzigen.

Kwantitatief beschrijven gevolgen regeldruk
Door het verlengen van de overgangsregeling tot en met 31 december 2028 zullen circa 50.000 tot 80.000 voertuigeigenaren langer met hun dieselvoertuig in de zones rijden, zonder een ontheffing of dagontheffing te hoeven aanvragen. Dit zorgt voor regeldrukvermindering, omdat zij geen tijd hoeven te besteden aan een ontheffingsaanvraag. Door de huidige cijfers over de ontheffingsaanvragen bij het Centraal Loket door te trekken naar de groep voertuigbezitters met emissieklasse 6, kan een inschatting worden gemaakt van de vermindering van de regeldruk als gevolg van het uitstel met één jaar. Bij het berekenen van de regeldrukvermindering wordt een

aantal uitgangspunten gehanteerd, mede op basis van het Handboek Meting Regeldrukkosten 2026.[21]

Dagontheffingen
Ondernemers kunnen tot twaalf keer per stad per jaar een dagontheffing aanvragen. Momenteel worden bij het Centraal Loket circa 2.500 dagontheffingen per maand aangevraagd voor bedrijfsauto's met emissieklasse 0 t/m 4. De populatie bedrijfsauto's met emissieklasse 6 (616.000) is ten opzichte van de bedrijfsauto's met emissieklasse 0 t/m 4 (168.000) een factor 3.67 groter. Wanneer dit doorgetrokken wordt zullen er naar verwachting per maand ongeveer 9.175 dagontheffingen worden aangevraagd voor bedrijfsauto's met emissieklasse 6, vanaf 1 januari 2028. Dat is 110.000 per jaar. Het aanvragen van een dagontheffing duurt circa 5 minuten. Omdat nul-emissiezones sector-overstijgend gelden, wordt uitgegaan van een standaard uurtarief van €56,- voor bedrijven, dus €4.67 per aanvraag.

Langdurige ontheffingen
Voor de huidige populatie bedrijfsauto's die al niet meer in de zones mogen komen, zijn tot en met mei 2026 in totaal 7.500 langdurige ontheffingen aangevraagd. Op een populatie van 168.000 voertuigen is dit ongeveer 4,5%. De groep met emissieklasse 6 is een factor 3.67 groter en daarom wordt geschat dat ondernemers voor ongeveer (7500*3.67) = 27.500 voertuigen een langdurige ontheffing zullen gaan aanvragen. Uit cijfers van het Centraal Loket blijkt dat van de langdurige ontheffingen 60% door ondernemers wordt aangevraagd en 40% door particulieren. Verder dient gekeken te worden naar welke ondernemers door het jaar uitstel geen aanspraak meer hoeven doen op een langdurige ontheffing. Hiervoor wordt gekeken naar het percentage autonome verschoning, dat afhankelijk is van de gemiddelde leeftijd van de bedrijfsauto's. Voor ondernemers wordt deze gemiddelde leeftijd geschat op ruim 9 jaar (exclusief oldtimers)[22]. Dit komt neer op een jaarlijkse autonome verschoning van ongeveer 12%. De duur en complexiteit van een ontheffingsaanvraag verschilt per type ontheffing en per aanvrager. Daarom wordt uitgegaan van een gemiddelde voor matig complexe handelingen, wat neerkomt op 46 minuten per ontheffingsaanvraag[23]. Dat komt neer op €43,- voor ondernemers (46 minuten/ €56,- per uur).

Particulieren
In deze berekening is het uitgangspunt dat de bovengenoemde 60%/40%-verhouding hetzelfde blijft voor bedrijfsauto's met emissieklasse 6. Tussen 1 juli 2024 en 31 augustus 2026 bestond 40% van het totaal aangevraagde langdurige ontheffingen uit ontheffingen voor particulieren. Voor emissieklasse 6 komt dit dan neer op 11.000 voertuigen. Hierbij geldt ook dat de regeldruk voor het grootste gedeelte slechts een jaar naar achter verplaatst zal worden. Voor particulieren is bekend dat zij hun bestelauto's minder intensief gebruiken dan ondernemers. Daarom wordt uitgegaan van een gemiddelde leeftijd van 15 jaar van dit wagenpark. Er wordt daarmee ingeschat dat van deze groep ongeveer 7% na dit jaar geen ontheffing meer aan zal vragen door autonome verschoning. Voor particulieren met een bestelauto wordt uitgegaan van het standaarduurtarief voor burgers van €17,-. Dat betekent dat een ontheffingsaanvraag €13,- kost voor particulieren (46 minuten/ €17,- per uur).

[21] Handboek meting regeldrukkosten | Adviescollege toetsing regeldruk
[22] Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, Revnext 2025. https://www.rvo.nl/sites/default/files/2024-11/Trendrapport%20Lichte%20Bedrijfsvoertuigen%202024_0.pdf
[23] Daarbij komt kijken: kennisnemen van de verplichting (5 minuten), verzamelen van gegevens (10 minuten), formulieren invullen (5 minuten), controleren van gegevens (10 minuten), corrigeren van fouten (10 minuten), data versturen (2 minuten) en uitvoeren van betalingsopdrachten (4 minuten). Gezamenlijk maakt dit gemiddeld 46 minuten per ontheffingsaanvraag.

Uit deze uitgangspunten volgt de volgende berekening:

- Ondernemers die geen dagontheffing(en) hoeven aan te vragen: 110.000 dagontheffingen * 4,67 euro = ongeveer 513.700 euro regeldrukvermindering in 2028.
- Ondernemers die geen langdurige ontheffingen hoeven aan te vragen: naar schatting 12% van de 16.500 ondernemers zullen door het jaar uitstel geen aanvraag meer doen. De kosten die daarom niet gemaakt worden zijn naar schatting 1.980 * 43 euro = ongeveer 85.140 euro regeldrukvermindering in 2028.
- Particulieren: naar schatting 7% van de 11.000 particulier gebruikte voertuigen zal door het jaar uitstel geen aanvraag voor ontheffing meer doen. Dit geeft 770 * 13 euro = ongeveer 10.010 euro regeldrukvermindering in 2028.
- Bij elkaar opgeteld zorgt deze wijziging voor ongeveer 513.700 + 85.140 + 10.010 = 608.850 euro regeldrukvermindering in 2028.

Financiële lasten
De kostendekkende leges voor een gemeentelijke ontheffing die ondernemers niet langer hoeven te betalen, leiden tot een daling van de financiële lasten. De leges voor een dagontheffing zijn €30,-. De leges voor de langdurige ontheffingen variëren tussen de €25,- en €250,-. Omdat de meeste langdurige ontheffingen €100,- kosten, wordt hier gerekend met een legesbedrag van €100,- voor ondernemers. Voor particulieren geldt een legesbedrag van €60,-.

Wanneer dezelfde aantallen ontheffingen wordt genomen als bij de regeldrukvermindering, dan volgt: dagontheffingen (110.000 * 30 euro = 3.300.000) + langdurige ontheffingen (1.980 * 100 euro = 198.000) + particuliere ontheffingen (770 * 60 euro = 64.200) = 3.544.200 aan totale vermindering van de financiële lasten in 2028.

PM - voorhang

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

In het algemeen deel is toegelicht dat de overgangsperiode voor voertuigeigenaren met een emissieklasse 6 bedrijfsvoertuig en een DET van maximaal 2024 is verlengd met een jaar, en daarmee loopt tot en met 31 december 2028.

Artikel II

Met de inwerkingtreding op 1 juli 2027 wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten. Ook wordt de minimuminvoeringstermijn in acht genomen, zoals neergelegd in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Op grond van dat beleid treedt een algemene maatregel van bestuur op 1 januari of 1 juli in werking en vindt publicatie plaats uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,